

Vergaderjaar 2011–2012

32 862

Wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet)

Nr. 9

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET NADER VERSLAG

Ontvangen 25 mei 2012

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het nader verslag dat de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over het wetsvoorstel basisnet heeft uitgebracht. Ik dank de verschillende fracties voor hun inbreng en zal hieronder de vragen die zij naar voren hebben gebracht, beantwoorden. Daarbij gebruik ik de in het nader verslag gehanteerde indeling als uitgangspunt.

1. Inleiding

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering – mede gelet op het commentaar van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) hieromtrent – specifiek in te gaan op de vraag in hoeverre de kans op menselijke fouten is meegenomen bij de berekeningen.

In de casuïstiek over ongevallen worden alle ongevallen beschouwd, ongeacht of deze een technische faaloorzaak hebben of te wijten zijn aan menselijk falen. Daarbij wordt opgemerkt dat ongevallen nagenoeg altijd zijn te wijten aan menselijk falen in welke zin dan ook. Ook technische faaloorzaken houden doorgaans verband met menselijke fouten. Beveiligingstechnieken worden gebruikt om juist het menselijk falen te voorkomen. In de risico analyse is het zaak de zwakke plekken in bijvoorbeeld het gehanteerde materieel, de infrastructuur of het onderhoud te analyseren en daarvoor technieken te bedenken om menselijk falen te voorkomen. Technieken die vervolgens op haalbaarheid worden getoetst.

Genoemde leden vragen verder waarom gekozen is voor een Handleiding risicoanalyse transport. Ook vragen zij of deze handleiding wordt opgenomen in de ministeriële regeling dan wel anderszins de toepassing daarvan een wettelijke vereiste wordt.

Een risico analyse dient transparant, verifieerbaar, robuust en valide te zijn. Met de Handleiding wordt dan ook beoogd een eenduidig kader te bieden voor het uitvoeren van een kwantitatieve risicoanalyse. De Handleiding geeft daarbij de benodigde achtergrond- en basisinformatie.

Gebruik van de Handleiding maakt dat risico analyses onderling vergeleken kunnen worden én dat vergelijking met de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico mogelijk is.

De Handleiding is bedoeld voor eenieder die professioneel dergelijke analyses uitvoert. Met betrekking tot basisnet zal de Handleiding – mede gelet op voormelde eenduidige en uniforme toepassing – deel uit maken van de ministeriële regeling die voor het basisnet zal worden opgesteld. Op die manier wordt geborgd dat de Handleiding zowel wordt toegepast bij de onderzoeken naar dreigende overschrijdingen van de risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als bij de verantwoording van het groepsrisico in de totstandkoming van ruimtelijke besluiten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen een reactie op de kritiek van de AGS (Risicoberekeningen volgens voorschrift: een ritueel voor vergunningverlening, mei 2010) op de berekening van de omgevingsrisico's volgens het rekenmodel RBM-II, versie 1.2, dat is toegepast voor de risicoberekeningen van het Basisnet Spoor. In dat kader vragen zij of het juist is dat:

- de voorgeschreven toeslagfactor voor overwegen niet is gehanteerd (terwijl op het traject door Oost-Nederland 111 gelijkvloerse overgangen zijn);
- verhoogde en verdiepte ligging van het spoor niet is meegenomen;
- de invloed van geluidschermen voor de bereikbaarheid van hulpdiensten niet in het model kan worden ingevoerd.

Ook vragen deze leden waarom in dit model geen rekening wordt gehouden met andere risicovolle objecten in de nabijheid van het spoor.

Bij de totstandkoming van het basisnet en de berekeningen die in dat kader hebben plaatsgevonden, is geconstateerd dat de kans op een ongeval op een gelijkvloerse kruising en de effecten daarvan niet significant bijdragen aan het totale vervoersrisico. Om die reden zijn bedoelde risico's niet in beschouwing genomen in het Basisnet Spoor. Ook verhoogde dan wel verdiepte ligging van het spoor heeft geen invloed op de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen, waar het basisnet betrekking op heeft. In het rekenmodel zijn deze vormgevingselementen dan ook niet mee genomen. De bereikbaarheid van het incident door hulpdiensten kan wel aan de orde zijn bij de besluitvorming over verhoogde dan wel verdiepte ligging van het spoor of over de aanleg van geluidschermen, in het kader van de lokale verantwoording van het groepsrisico.

De kans dat een domino effect optreedt tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor én een risicovolle activiteit in de nabijheid van dat spoor is verwaarloosbaar ten opzichte van de afzonderlijke risico's van ofwel dat vervoer ofwel de risicovolle activiteit. Deze individuele risico's worden door afzonderlijke regimes beheerst.

In de nota naar aanleiding van het verslag staat dat ALARA-maatregelen zijn toegepast en dat deze overschrijdingen bestuurlijk worden geaccepteerd. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben de indruk dat hiermee wordt gesuggereerd dat de bestuurlijke afspraken uit juni 2010 eenzijdig worden opgezegd. Klopt het, zo vragen deze leden, dat uit gesprekken met gemeenten, waar nog steeds sprake is van een overschrijding, bleek dat verdere maatregelen om het groepsrisico verder te verlagen («alles uit de kast») tegen relatief geringe kosten mogelijk zijn, zoals gemeld door het VNG? Genoemde leden vragen om duidelijke afspraken welke maatregelen zullen worden toegepast en op welke termijn dat zal gaan gebeuren.

Vooropgesteld wordt dat de risicoplafonds die door bestuurlijke vertegenwoordigers van alle bij het basisnet betrokken partijen zijn afgesproken – zowel voor het plaatsgebonden risico als het vervoersaandeel in het groepsrisico – het resultaat zijn van een afweging tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen en van ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot veiligheid. Door het treffen van generieke veiligheidsmaatregelen aan het spoorvervoer (extra ATB-vv, warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen, intensiever gebruik van de Betuweroute) kan het aantal kilometervakken met een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico met 73% worden teruggebracht.

In twaalf gemeenten zal na het treffen van deze maatregelen nog sprake zijn van een overschrijding van die oriëntatiewaarde. Althans, indien de risicoruimte voor het vervoer volledig wordt benut én gemeenten alle bouwplannen realiseren waar bij de totstandkoming van de risicoplafonds rekening mee is gehouden.

Bezien is welke aanvullende «Alles-uit-de-kast»-maatregelen op korte termijn voor genoemde situaties mogelijk zijn. Deze «Alles-uit-de-kast»-maatregelen worden nader uitgewerkt voor de drie gemeenten met de hoogste groepsrisico's: Dordrecht, Tilburg en Zwijndrecht. Het gaat dan om extra veiligheidsmaatregelen aan het spoor, maar ook om beperking van de bouwplannen. Rond 2013 worden deze maatregelen geëffectueerd. Voor de overige gemeenten met een resterende overschrijding van het groepsrisico zal het Rijk aanvullende maatregelen treffen indien deze budgettair ingepast kunnen worden bij groot onderhoud en capaciteitsuitbreiding.

Verder is bestuurlijk afgesproken dat indien door nieuwe spoorinfrastructuur andere routes voor het vervoer van gevaarlijk stoffen mogelijk worden, opnieuw een afweging zal plaatsvinden tussen de belangen van het vervoer en het belang van het verlagen van het groepsrisico. Concreet is deze afspraak gemaakt voor de groepsrisico's in Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg voor het moment dat het ontwerp-tracébesluit over de zuid-westboog aan de Betuweroute bij Meteren in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor is genomen. Uiteraard worden risico's die als gevolg van het gebruik van andere routes aldaar ontstaan, ook betrokken in die afweging.

2. Het basisnet in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De leden van de SP-fractie vragen om nadere verduidelijking ten aanzien van de aansprakelijkheid bij overschrijding van de risico's. Bij wie ligt op welk moment de verantwoordelijkheid voor risicoreductie, hoe vindt afstemming en overleg hierover plaats en welke rol speelt de regering hierin?

Wat het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft is het de minister van IenM die er voor moet zorgen dat de vastgestelde risicoplafonds niet worden overschreden. Onder meer door onderzoek te doen naar mogelijke maatregelen ter voorkoming of beëindiging van een overschrijding. Maar het uitgangspunt van dat onderzoek is dat elke betrokkene z'n steentje bijdraagt. Met de betrokken partijen wordt afhankelijk van de locatie en oorzaak van een dreigende overschrijding overlegd met welke maatregel het meest efficiënt en effectief kan worden ingegrepen. Indien wordt afgesproken dat vervoerders een bepaalde risicoreducerende techniek toepassen op hun materieel, dan zijn zij verantwoordelijk voor de naleving van deze afspraken. Zou de maatregel veeleer zien op infrastructurele maatregelen, dan zal de infrabeheerder op zijn verantwoordelijkheden in deze worden aangesproken.

De verantwoordelijkheid voor het beheersen van de risico's aan de vervoerszijde ligt dus in eerste instantie bij de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM). Maar afhankelijk van de gekozen (en afgesproken) maatregel ter voorkoming van een dreigende overschrijding kan deze verantwoordelijkheid bij verschillende betrokkenen komen te liggen. Het meest in het oog springend is het voorbeeld van de routeringsmaatregel. Indien daartoe wordt gekozen omdat in onderling overleg niet (tijdig) tot een alternatieve maatregel kan worden gekomen, dan zijn de vervoerders wettelijk verplicht om deze routeringsmaatregel na te leven.

Aan de ruimtelijke zijde van het basisnet is de gemeente verantwoordelijk voor het voorkómen van risico-overschrijdingen. Zo dienen zij bij hun ruimtelijke plannen de veiligheidszone in acht te nemen en het groepsrisico op een deugdelijke wijze te verantwoorden. Deze verplichtingen – en verantwoordelijkheden – worden opgenomen in het Besluit transportroutes externe veiligheid. Een concept van deze AMvB zal naar verwachting komende zomer aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.

De leden van de fractie van GroenLinks willen weten hoe de regering aankijkt tegen het risico dat buitenlandse vervoerders een groot beslag leggen op de aanwezige risicoruimte, terwijl deze vervoerders niet betrokken zijn bij het basisnet en evenmin bij het convenant met betrekking tot het warme BLEVE-vrij rijden. Hoe voorkomt de regering dat zij met hun vervoer de risicoruimte benutten van Nederlandse bedrijven die wél investeren in veiligheid?

Met het voorliggend wetsvoorstel wordt een «level playing field» voor alle vervoerders beoogd. Indien uit monitoring en trendanalyse blijkt dat risicoplafonds (dreigen) te worden overschreden, vindt met betrokken vervoerders – indien nodig ook met buitenlandse vervoerders – overleg plaats over oorzaken en over mogelijke oplossingen. Bij voorkeur wordt dan in overleg met de sector de meest geëigende maatregel gekozen. Lukt dat niet, dan zal op grond van artikel 20 het vervoer van betrokken gevaarlijke stoffen op de betrokken route worden verboden. Zo'n verbod geldt voor alle vervoerders ongeacht land van herkomst. Tegelijkertijd is vrijstelling of ontheffing mogelijk voor vervoer waarvoor bepaalde veiligheidsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen) zijn getroffen. Daarmee kunnen vervoerders – eveneens ongeacht land van herkomst – die investeren in dergelijke maatregelen, worden beloond.

3. Hoe te komen tot een risicoplafond

Voor de beantwoording van de vraag van de leden van de VVD-fractie aangaande de noodzaak van zwaardere structurele maatregelen ten aanzien van de plaatsen waar het (groeps)risico te hoog blijft, verwijs ik naar hetgeen ik in reactie op de vraag van leden van de ChristenUnie-fractie inzake maatregelen ter reductie van het groepsrisico heb opgemerkt.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts met betrekking tot het gebruik van de Betuweroute welke zekerheden de Duitse overheid nu biedt met betrekking tot aanleg van het derde spoor?

De Duitse Overheid heeft de aanleg van het derde spoor tussen de grens bij Zevenaar en Oberhausen opgenomen in het Bundes Verkehrswege Plan, vergelijkbaar met het Nederlandse Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Ook heeft zij alle benodigde financiën (€ 1,3 miljard) gereserveerd en vastgelegd. De planvorming is gereed en de inspraakprocedure is gestart.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om nader in te gaan op de vraag over de registratie van wagons in het OVGS. Hoe ziet dit systeem er uit, wat is de huidige status en wat wordt er in geregeld. Ook vragen zij of het klopt dat ProRail daarvoor verantwoordelijk wordt.

De leden van de CDA-fractie vragen voorts hoe in het systeem van monitoring op kwartaalbasis de samenstelling van treinstellen wordt betrokken?

Het systeem Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS) is bij ProRail in gebruik sinds 2008. In dit systeem wordt de informatie die elke vervoerder op grond van het Besluit spoorverkeer aan ProRail moet verstrekken (ook wel «wagelijsten» genoemd), ingevoerd. Op die manier wordt geregistreerd welke gevaarlijke stoffen worden vervoerd en waar de stoffen zich in de trein bevinden.

Sinds ingebruikname van het OVGS-systeem rapporteert ProRail jaarlijks aan het ministerie van IenM hoeveel wagons met gevaarlijke stoffen per stofcategorie over een bepaald traject hebben gereden. Ten behoeve van de monitoring in het kader van basisnet zal het systeem nog enigszins worden aangepast.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering te reageren op de informatie uit de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht, die stellen dat de norm voor het groepsrisico maar liefst 11 maal overschreden wordt en dat dit tegen relatief geringe kosten teruggebracht kan worden. Deze leden merken op dat de gemeenten zelf vragen om technische maatregelen die de verantwoordelijkheid zijn van ProRail. Hoe kijkt de regering tegen deze voorstellen aan? Zijn deze uitvoerbaar en wat zijn de kosten?

Genoemde leden vragen voorts aan de regering op welke andere plaatsen het groepsrisico blijvend overschreden kan worden, hoe groot de overschrijding bij maximale benutting van het basisnet is en wat de kosten zijn om dit groepsrisico weer onder de oriëntatiewaarde te brengen.

Het groepsrisico in Dordrecht bedraagt na het treffen van de in basisnet afgesproken generieke maatregelen 11 maal de oriëntatiewaarde, in Tilburg 5,3 en in Zwijndrecht is dit 4,2 maal. Behalve in deze gemeenten wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden in: Almere (3,2 maal de oriëntatiewaarde), Goes (3,2), Breda (2,8), Sittard-Geleen (2,6), Eindhoven (2,3), Rotterdam (2,3), Roosendaal (1,9), Breukelen (1,8) en Halderberge (1,6).

Opgemerkt wordt dat deze overschrijdingen zich alleen in deze mate voordoen als de maximum risicoruimte door het vervoer wordt benut én alle voorgenomen bouwplannen worden gerealiseerd. Bovendien zouden de overschrijdingen zonder basisnet hoger zijn. Zo zou de situatie in Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg respectievelijk 38, 16 en 39 maal de oriëntatiewaarde zijn. Dit betekent dat het met basisnet veiliger wordt.

Zoals eerder opgemerkt in reactie op vragen van leden van de ChristenUnie-fractie, is ten aanzien van de situatie in de gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg afgesproken (in het bestuurlijk overleg van juli 2010) dat zowel het ministerie van IenM als deze gemeenten zich zullen inspannen om het groepsrisico op korte termijn verder naar beneden te brengen. Voor de bebouwingszijde passen de gemeenten de bouwplannen aan. Voor de vervoerzijde wordt een concreet pakket aanvullende veiligheidsmaatregelen uitgewerkt, dat begroot is op 15 miljoen euro.

Voorts wordt ook hier opgemerkt dat de «Alles uit de kast»-maatregelen niet overal leiden tot een groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Dit komt omdat de huidige bebouwing of de geplande bebouwing te dicht bij het spoor is, respectievelijk komt. Aanpassing van bouwplannen zou in gemeenten als Tilburg, Almere, Goes, Sittard-Geleen en Breukelen een belangrijke veiligheidswinst kunnen opleveren.

De leden van de PvdA-fractie merken verder op dat de regering stelt dat de risicoplafonds zo zijn ontworpen dat er in elke modaliteit nog ruimte voor groei is. Zij vragen of het juist is dat groei en niet veiligheid het uitgangspunt van het basisnet is.

Nee, dit is niet juist. De risicoplafonds zijn het resultaat van een afweging tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen en van ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot veiligheid. Gezocht is naar een robuust evenwicht tussen deze drie belangen. Uitgaande van de maatschappelijk geaccepteerde normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is een basisnet ontworpen dat én ruimte biedt voor groei van het vervoer én voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dat is in hoge mate gelukt. Voor basisnet spoor was dit mogelijk door voorafgaand aan de vaststelling van de risicoplafonds generieke veiligheidsmaatregelen aan het vervoer te treffen.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering toe te lichten hoe de risico's en opvulling van de risicoplafonds berekend worden.

De risico's worden berekend met het risicoberekeningsprogramma RBM-II op de wijze zoals beschreven in de Handleiding risicoanalyse transport (HART). Beide zullen deel uit maken van de Basisnetregelgeving.

De aantallen transporten met gevaarlijke stoffen die gedurende een jaar daadwerkelijk over een bepaald traject zijn vervoerd, zullen tezamen met de andere van belang zijnde gegevens worden ingevoerd in RBM-II. De uitkomsten zullen worden getoetst aan de risicoplafonds. Op basis hiervan zal worden bepaald of er sprake is van een daadwerkelijke overschrijding van de risicoplafonds. Van een dreigende overschrijding is sprake indien de risicoruimte tot een nog nader te bepalen percentage is opgevuld of indien de trendlijn van de uitkomsten van de periodiek uit te voeren berekeningen binnen enkele jaren het risicoplafond zal doorbreken.

Verder vragen genoemde leden wat het verschil is in opvulling van de risicoruimte door een treinstel dat niet warme BLEVE-vrij is samengesteld en een treinstel waarbij dat wel het geval is.

De risicoplafonds voor het spoorvervoer worden vastgelegd in afstanden vanaf het spoor waar het plaatsgebonden risico niet hoger mag zijn dan 10^{-6} , 10^{-7} resp. 10^{-8} . De laatste twee plafonds dienen als aanvullende plafonds ter beheersing van het vervoersaandeel van het groepsrisico.

Uit onderzoek is gebleken dat de ligging van de PR- 10^{-7} -contour primair wordt bepaald door het vervoer van brandbare gassen. Indien brandbare gassen warme-BLEVE-vrij worden vervoerd, zal het risico lager zijn (zal de PR- 10^{-7} -contour dicht bij het spoor liggen) dan indien niet warme-BLEVE-vrij wordt vervoerd.

Bij de vaststelling van de risicoplafonds is voor alle trajecten (met uitzondering van de Betuweroute) aangenomen dat 80% tot 100% van de goederentreinen warme BLEVE-vrij worden samengesteld. Gebeurt dit niet dan zullen de risicoplafonds bij een vervoersomvang die gelijk is aan

de vervoersomvang waarop die plafonds zijn gebaseerd – de vervoersprognoses voor 2020 – worden overschreden. Alsdan dient conform het wetsvoorstel onderzoek naar mogelijke maatregelen plaats te vinden. Zolang de vervoersomvang lager is dan de in 2020 verwachte omvang, hebben vervoerders in principe binnen de risicoplafonds nog enige ruimte om minder treinen dan het aangenomen percentage warme-BLEVE-vrij samen te stellen. Hier heeft het af te sluiten warme-BLEVE-convenant een aanvullende werking. Daarin beloven de deelnemende partijen zich in te spannen om hun treinen volledig warme-BLEVE-vrij samen te stellen; ook als de risicoplafonds ruimte laten om dat niet te hoeven doen.

Ook vragen de leden van de CDA-fractie of de maatregelen die genomen worden ter verbetering van de veiligheid meegenomen worden bij berekening van het risicoplafond.

Ja. De generieke maatregelen om het spoorvervoer veiliger te maken, zijn meegenomen voorafgaand aan de vaststelling van de risicoplafonds. Door uit te gaan van het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen en een intensiever gebruik van de Betuweroute kunnen de risicoplafonds lager worden vastgesteld. Bij de toetsing van de risico's van het daadwerkelijke gerealiseerde vervoer aan de risicoplafonds zal blijken of het vervoer plaatsvindt conform die aannames. Zo niet, dan zullen de risicoplafonds mogelijk worden overschreden. Met toepassing van de in het wetsvoorstel opgenomen beheersingssystematiek moet dit worden voorkomen.

Zowel de leden van de CDA-fractie als de leden van de ChristenUnie-fractie hebben gevraagd naar de criteria voor het wijzigen van risicoplafonds. Daarbij hebben de leden van de ChristenUnie-fractie opgemerkt dat de Kamer slechts middels een verslag op de hoogte wordt gebracht van een voornemen tot wijziging van de risicoplafonds. Volgens deze leden zou het goed zijn om de Kamer hierover vooraf te informeren, bijvoorbeeld op een aantal vaste momenten in het jaar.

De afgesproken en vast te stellen plafonds voor het plaatsgebonden risico (PR-plafonds) zijn gebaseerd op een zorgvuldige afweging tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de belangen van ruimtelijke ontwikkelingen langs de infrastructuur en het belang van veiligheid. Ook een wijziging van een PR-plafond zal op basis van deze belangenafweging plaatsvinden. Dit volgt uit artikel 12 van het wetsvoorstel.

Benadrukt wordt dat een wijziging van een PR-plafond zo min mogelijk en slechts in bijzondere of nog niet voorziene omstandigheden aan de orde is. Of van zo'n bijzondere omstandigheid sprake is, zal telkens in het kader van genoemde belangenafweging moeten worden bezien. Deze afweging kan – zoals ook reeds bij de totstandkoming van de vast te stellen risicoplafonds is gebleken – per locatie verschillen. Ook kunnen nu nog niet voorziene omstandigheden tot een afwijkende belangenafweging nopen, op basis waarvan een wijziging van een PR-plafond gewenst kan zijn. Te denken valt aan economische ontwikkelingen die maken dat meer ruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gewenst is of dat juist meer ruimte voor een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling langs de infrastructuur noodzakelijk is. Verder kan aanleg van nieuwe infrastructuur er toe leiden dat minder risicoruimte op de bestaande infrastructuur nodig is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en dat die ruimte kan worden besteed aan ruimtelijke ontwikkelingen. Juist vanwege het maatwerk dat nodig is om tot een zorgvuldige afweging van belangen te komen, is er voor gekozen om wettelijk vast te leggen dat een voornemen tot wijziging van een PR-plafond aan de Tweede Kamer wordt voorgelegd. Op die

manier kan de Tweede Kamer kennis nemen van de afweging die in het concrete geval heeft plaatsgevonden en daar een mening over vormen. Overigens wordt een voornemen tot wijziging van een PR-plafond terstond gemeld aan de Tweede Kamer. De resultaten van de onderzoeken die aan de Tweede Kamer worden gemeld in een verslag, kunnen aanleiding zijn voor zo'n voornemen. Maar ook indien tussentijdse ontwikkelingen of resultaten van monitoring leiden tot een dergelijk voornemen wordt dit voornemen toegezonden aan de Tweede Kamer. Uiteraard voorzien van een toelichting en motivering ten aanzien van de belangenafweging, bedoeld in artikel 12.

Genoemde leden vragen voorts of – nu vervoerders uiterlijk in april van dit jaar hun gewenste dienstregeling voor 2013 moeten doorgeven aan ProRail – al bij vaststelling van de dienstregeling bekend is of er overschrijding van het risicoplafond plaatsvindt? Ook vragen zij of vervoerders van tevoren moeten aangeven wat ze aan gevaarlijke stoffen gaan vervoeren? Het is immers nu zo geregeld dat uiterlijk voor vertrek van de trein bij ProRail bekend moet zijn wat er vervoerd wordt. De leden vragen zich tevens af in hoeverre dan een afweging gemaakt kan worden (per kwartaal) over overschrijding van het risicoplafond op jaarbasis en in hoeverre de minister wel de mogelijkheid heeft om vooraf te sturen.

Het in het wetsvoorstel basisnet opgenomen systeem om (dreigende) overschrijdingen van risicoplafonds te voorkómen of ongedaan te maken, voorziet niet in een «verdeling vooraf» van de beschikbare risicoruimte onder de verschillende vervoerders. Dat betekent concreet dat ProRail bij de verdeling van capaciteit de aanvragen niet behoeft te toetsen aan de in het kader van basisnet vast te stellen risicoplafonds. Om die reden behoeft ProRail in het capaciteitsverdelingsproces dan ook niet te vragen naar de specifieke voornemens van de vervoerder t.a.v. het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals verwachte omvang, te gebruiken routes, wijze van samenstelling van treinen.

Ik ben voornemens om al in 2012 de ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de vast te stellen risicoplafonds te monitoren en mij door ProRail na afloop van het 2e kwartaal te laten informeren over het vervoer dat heeft plaatsgevonden. Mocht hieruit blijken dat op bepaalde trajecten de risicoplafonds onverhoopt worden overschreden of – indien de trend uit de gerapporteerde cijfers zich lijkt voort te zetten – in de nabije toekomst dreigen te worden overschreden, dan ga ik in overleg met de sector over oorzaken en mogelijke oplossingen. De inzet bij deze handelwijze is van meet af aan dat risicoplafonds niet worden overschreden en dat de sector zelf met effectieve oplossingen komt. Op die manier kunnen vervoerders een routeringsmaatregel, waarmee op grond van artikel 20 van het wetsvoorstel zonnodig kan worden ingegrepen, voorkómen.

Na inwerkingtreding van het basisnet wordt deze werkwijze voortgezet en zo nodig geïntensiveerd.

De leden van de CDA-fractie hebben voorts een aantal vragen met betrekking tot het groepsrisico. Zo vragen zij zich af waarom het groepsrisico onderdeel is van de wet. Daarbij merken zij op dat het groepsrisico een oriëntatiewaarde is en overschreden mag worden, terwijl de normen voor het plaatsgebonden risico door het vervoer noch door ruimtelijke ordening overschreden mag worden.

Ook vragen zij of de regering kan toelichten waarom het groepsrisico op een drukke plaats hoger is dan op een rustige plaats? Volgens genoemde leden maakt het niet uit waar het ongeluk plaatsvindt, het feit dat er een ongeluk plaatsvindt, is erg.

Daarnaast merken deze leden op dat zij in de nota naar aanleiding van het verslag lezen dat gemeenten, indien een bouwplan leidt tot toename van het groepsrisico, in de toelichting op het bestemmingsplan aan moeten geven welke maatregelen genomen worden om het risico te verlagen. De leden vragen hoe de maatregelen beoordeeld worden en door wie en of de regering kan aangeven wat de mogelijkheden zijn indien de voorgestelde maatregelen niet voldoende zijn om het risico te verlagen?

Vooropgesteld wordt dat het plaatsgebonden risico ziet op de kans per jaar dat *een persoon* die onafgebroken en onbeschermd op *een bepaalde plaats* langs de infrastructuur zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die infrastructuur. Voor dat risico geldt inderdaad een harde norm. Op de plaats waar de norm voor het plaatsgebonden risico geldt, mag dat risico maximaal de waarde bereiken die de norm aangeeft. Daarmee wordt aan burgers en bedrijven een basisbeschermingsniveau gegarandeerd. Naast deze waarborgfunctie heeft de norm voor het PR ook een ordenende functie, omdat die norm het maximale risico vanwege een potentieel gevaarlijke activiteit op een bepaalde plaats uitdrukt.

Het groepsrisico is ten opzichte van het plaatsgebonden risico een aanvullend beleids- en beslissingsondersteunend instrument voor het bevoegd gezag. Het groepsrisico drukt de kans op een ramp met een groot aantal slachtoffers uit. Het is daarmee een maat voor maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico ziet op de kans dat *een groep* van 10 of meer personen in één keer als gevolg van een dergelijk ongeval overlijdt. Dit risico zal hoger zijn op een plaats waar veel mensen verblijven dan op een rustige plaats. Het groepsrisico maakt dus inzichtelijk hoeveel slachtoffers er dan kunnen vallen. Met het CDA ben ik eens dat we het nodige moeten doen om ongelukken te voorkomen. Maar ook moeten we de omvang van eventuele gevolgen van zo'n ongeluk beperken. Het groepsrisico geeft daarvoor een aanvullend afwegingskader ten aanzien van een bredere zone rond de infrastructuur. En daarom is ook verantwoording van het groepsrisico bij nieuwe bouwplannen, waarmee de bevolking langs de infrastructuur kan toenemen, zo belangrijk.

In basisnet wordt – voor het eerst – onderscheid gemaakt in een vervoersaandeel en een bevolkingsaandeel in het groepsrisico. De maximaal toegestane bijdrage van het vervoer aan het groepsrisico wordt vastgelegd in basisnet. En die bijdrage moet met de in het wetsvoorstel opgenomen systematiek, onder regie van de minister van IenM, beheerst worden.

De gemeenten moeten (een toename van) het groepsrisico verantwoorden als nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Dit is niet anders dan hetgeen nu reeds van gemeenten wordt verwacht in hun ruimtelijke besluiten.

De leden van de CDA-fractie merken terecht op dat het groepsrisico géén wettelijke norm kent waaraan het bevoegd gezag moet voldoen, maar een oriëntatiewaarde die als ijkpunt dient bij de belangenafweging. Bij die belangenafweging dienen ook elementen te worden betrokken als ruimtelijke alternatieven, zelfredzaamheid van de bevolking en mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding. Ten behoeve van de gemeentelijke verantwoording moet het lokale bestuur voorts in de toelichting van het besluit de toename van het groepsrisico als gevolg van het te nemen besluit (bestemmingsplan of omgevingsbesluit) inzichtelijk maken. Ook moet worden vermeld welke (ruimtelijke) maatregelen ter beperking van het groepsrisico zijn overwogen, welke in het besluit

worden opgenomen en zullen worden getroffen en in hoeverre het resterende groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht.

Deze verantwoording en afweging inzake het groepsrisico is onderdeel van het toetsingskader van een goede ruimtelijke ordening, als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. In het systeem van die wet berust de verantwoordelijkheid voor een goede ruimtelijke ordening primair bij de gemeenten. Daarmee is ook de verantwoording van het bebouwingsaandeel in het groepsrisico, de in dat kader gemaakte afweging én de acceptatie van het resterende groepsrisico een lokale verantwoordelijkheid. De Handreiking verantwoording groepsrisico transport (te raadplegen op www.relevant.nl) biedt gemeenten een praktisch hulpmiddel bij het uitvoeren van de verantwoordingsplicht.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering helder kan uitleggen hoe het basisnet spoor en de bijbehorende risicoplafonds in de praktijk gaan uitpakken.

Voor het vervoer betekenen de risicoplafonds dat er op een traject een bepaalde robuuste (risico)ruimte beschikbaar is om gevaarlijke stoffen te vervoeren. Ten behoeve van tijdig inzicht in een (onverhoopte) overschrijding van de plafonds, zal jaarlijks – op basis van de gemonitorde gegevens die zijn opgenomen in het OVGS-systeem van ProRail – getoetst worden of het risico van al het vervoer van gevaarlijke stoffen over dat traject onder de risicoplafonds blijft. Ook zal op basis van trendanalyses worden gezien of overschrijding in de nabije toekomst dreigt. Is dat het geval, dan ga ik in overleg met de sector over de oorzaken van die (dreigende) overschrijdingen en over mogelijke oplossingen om overschrijdingen te voorkómen of ongedaan te maken (zie artikel 15, derde lid, van het wetsvoorstel). Bij voorkeur wordt dan in overleg met de sector de meest geëigende maatregel gekozen. Lukt dat niet of niet op tijd, dan zal op grond van artikel 20 – als ultieme maatregel – het vervoer van de betrokken gevaarlijke stoffen op de betrokken route worden verboden. Zo'n verbod betekent dat het vervoer van een bepaalde gevaarlijke stof over die route verboden is, behoudens eventuele vrijstelling of een verleende ontheffing.

Voor de ruimtelijke ordening zijn de risicoplafonds vertaald in een veiligheidszone waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten gerealiseerd mogen worden. Het beperkte aantal kwetsbare objecten dat zich al in zo'n veiligheidszone bevindt, komt voor sanering in aanmerking. Verder dient een gemeente bij nieuwe bouwplannen het groepsrisico te berekenen en te verantwoorden. Daarbij maken zij gebruik van de vervoershoeveelheden die binnen de risicoplafonds mogelijk zijn.

Voor de veiligheid betekenen de risicoplafonds dat aan mensen die wonen, werken en recreëren langs een route waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, een minimumbeschermingsniveau wordt geboden. Buiten de vast te stellen veiligheidszone mag het plaatsgebonden risico immers niet hoger zijn dan 10^{-6} en bovendien wordt het vervoersaandeel in het groepsrisico aan een grens gebonden.

De leden van de SP-fractie constateren dat de regering bij de bepaling van risico's in de praktijk spreekt over de van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen overgenomen adviezen. Kan de regering aangeven welke adviezen dat precies betreft en welke adviezen van de Adviesraad op dit punt om welke redenen niet zijn meegenomen?

Allereerst wijs ik naar de brief inzake de praktijk van kwantitatieve risicoberekeningen (kamerstuk 30 373, nr. 11), waarin onder meer uitdrukkelijk is ingegaan op de toetsingscriteria die de AGS noemt voor modellering. In het verlengde hiervan kan ik melden dat op advies van de AGS gewerkt is aan een overlegstructuur voor de risicomodellen, waarbij VNG, IPO en de bedrijfssector invloed hebben op de wijze waarop risicoberekeningen worden uitgevoerd. Daarmee wordt invulling gegeven aan het advies van de AGS voor het aanbrengen van transparantie, verifieerbaarheid en robuustheid. Vanuit bedoeld overleg worden voorstellen gedaan voor de uitwerking van nieuwe technische inzichten. Na beoordeling van de beleidsconsequenties worden deze voorstellen geïmplementeerd in de rekenmodellen. De daarbij te volgen procedures zijn vastgelegd in protocollen. Meer specifiek voor het basisnet is een handleiding geschreven waarmee de verifieerbaarheid en transparantie is bevorderd. Het rekenmodel RBM-II is getoetst en bruikbaar bevonden om het basisnet te ontwerpen.

De leden van de fractie van GroenLinks zijn kritisch over de rekenmodellen die gebruikt worden om de veiligheidsrisico's in kaart te brengen en vragen of deze nog wel van deze tijd zijn. Zij vragen of er mogelijkheden zijn voor een verbeterslag, waarbij de winst van veiligheidsverhogende initiatieven (zoals de toepassing van crashbuffers) zichtbaar wordt gemaakt in de uitkomsten van risicoberekeningen, zodat bedrijven ook gemotiveerd worden om te investeren in veiligheid. De leden vragen de regering in haar antwoord ook de kritiek te betrekken die de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen heeft op de rekenmodellen én de wijze waarop de lagere overheden hun verantwoordingsplicht groepsrisico oppakken.

De modellen die zijn gehanteerd om te komen tot het basisnet zijn state-of-the-art. En uiteraard wordt er bij voortduring gestudeerd op nut en noodzaak van verbeteringen en verfijningen van de risico analyse. Zie in dit kader ook hetgeen hiervoor is opgemerkt over de adviezen van de AGS.

De nieuwe inzichten worden ook internationaal gevalideerd. Zo is in het verlengde van het Basisnet Spoor een project gestart om meer inzicht te krijgen in de risicoreductie van veiligheidsmaatregelen, zodat ook op lange termijn de door het bedrijfsleven gewenste toename van het vervoer binnen de risicoplafonds kan worden geaccommodeerd. De vastgestelde risicoplafonds vormen op die manier een duidelijke prikkel om deze risicoreducties te bestuderen. Voorts wordt door het RIVM programmatisch gewerkt aan de verbeteringen en verfijningen van de risico analyse.

Daarnaast wordt opgemerkt dat rekenmodellen nu al de mogelijkheid bieden voor een objectieve afweging inzake de vraag welke veiligheidsmaatregelen de belangrijkste bijdrage leveren aan een veiliger vervoer en welke maatregelen op basis van technische haalbaarheid en kosteneffectiviteit ook geïntroduceerd kunnen worden. Als uit het project blijkt dat bepaalde maatregelen kansrijk zijn, zullen deze een definitieve plaats krijgen in het risicomodel.

Met betrekking tot de verantwoordingsplicht van het groepsrisico verwijs ik naar de evaluatie van dit instrument in 2011 (kamerstuk 27 801, nr. 75). Samen met gemeenten is naar aanleiding van die evaluatie een verbeterprogramma ingezet.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom er, gezien de vergaande bevoegdheid om bij ministeriële regeling wijzigingen in het systeem aan te brengen, geen sprake is van een formele inspraakmogelijkheid, maar gekozen is voor informeel overleg. Zij stellen voor om hier

een formele inspraakmogelijkheid van te maken, inclusief een motiveringsplicht, indien voorstellen uit de inspraak niet worden overgenomen.

Alle in het wetsvoorstel gecreëerde ministeriële bevoegdheden inzake het basisnet moeten plaatsvinden op basis van een zorgvuldige afweging tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, die van de ruimtelijke ordening en het belang van veiligheid. Dit volgt uit artikel 12 van het wetsvoorstel. Uiteraard zal toepassing van elk van die bevoegdheden ook gemotiveerd worden. Niet alleen zal een voornemen tot wijziging van een PR-plafond altijd voorzien worden van een toelichting, maar ook indien bijvoorbeeld aanpassing van in de ministeriële regeling op te nemen referentiepunten in de toekomst noodzakelijk blijkt, zal deze aanpassing in de bij die wijzigingsregeling behorende toelichting uiteen worden gezet.

Voorts zullen al deze stappen in het proces tot beheersing van het basisnet in goed overleg met betrokkenen plaatsvinden. Dergelijk overleg was én blijft een belangrijk uitgangspunt voor basisnet. Een dusdanige vanzelfsprekendheid en noodzakelijkheid dat een wettelijke inspraakmogelijkheid niet is opgenomen. Een algemene wettelijk verankerde inspraakprocedure t.a.v. de toepassing van de verschillende basisnetbevoegdheden zal het afwegingsproces en onderhandelingsproces – op basis waarvan effectieve beheersing van het basisnet bereikt kan worden – onnodig formaliseren. Daarbij is van belang dat het niet altijd noodzakelijk zal zijn om met een ieder overleg te voeren. Van de – soms locatiespecifieke – omstandigheden zal afhangen met welke direct betrokkenen overleg in de rede ligt. Een wettelijke inspraakmogelijkheid zal deze behoefte aan maatwerk én de behoefte om indien nodig tijdig te kunnen ingrijpen niet ten goede komen.

Overigens wordt hier nog opgemerkt dat in geval een routeringsmaatregel wordt genomen – een maatregel die voor de sector met name ingrijpend kan zijn – bezwaar en beroep voor belanghebbenden mogelijk is.

4. Routeren

De leden van de CDA-fractie merken op blij te zijn dat de minister bij de routeringsbevoegdheid ook de mogelijkheid heeft om een vrijstellingsbesluit te nemen, zodat vervoerders die risicoreducerend bezig zijn toch de mogelijkheid hebben om door te rijden, ondanks het feit dat het vastgestelde risicoplafond dreigt te worden overschreden. De leden vragen een nadere uitleg over de wijze waarop de minister deze bevoegdheid gaat inzetten en hoe dit in de praktijk zal werken. Ook vragen de leden op welke manier wordt gecontroleerd of vervoerders risicoreducerend werken.

Het verheugt mij dat de leden van de CDA-fractie het nut van de bevoegdheid tot het verlenen van vrijstelling van een routeverbod onderschrijven. In dat kader benadruk ik overigens dat een routeringsmaatregel bij voorkeur zo min mogelijk aan de orde is. In het onderzoek naar mogelijke maatregelen ter voorkoming van een dreigende overschrijding, wordt er van uitgegaan dat een ieder tijdig zijn verantwoordelijkheid kan nemen om de dreigende overschrijding te voorkomen en dat in overleg met betrokkenen de meest effectieve maatregel kan worden getroffen.

Indien toch een routeringsmaatregel nodig blijkt, dan is het uitgangspunt dat deze maatregel slechts dáár stuurt waar nodig. Zo zal de maatregel alleen betrekking hebben op die gevaarlijke stoffen waarmee het noodzakelijke risicoreducerende effect kan worden behaald. Bovendien

wordt telkens gezien of met een vrijstellingsbesluit kan worden voorkomen dat ook vervoerders worden geraakt door een routeringsmaatregel, die zich juist hebben ingespannen om zo risicoreducerend mogelijk te vervoeren. Indien blijkt dat dit risicoreducerende vervoer binnen het risicoplafond mogelijk is, zal ik gebruik maken van mijn bevoegdheid om voor deze vervoerders een vrijstellingsbesluit te nemen. Deze vervoerders kunnen dan – zonder daartoe een aanvraag om ontheffing in te dienen – toch blijven vervoeren over de betrokken route, mits ze zich aan de uitgangspunten van het vrijstellingsbesluit houden. De Inspectie Leefomgeving en Transport houdt toezicht op de naleving van zowel dat vrijstellingsbesluit als een routeringsmaatregel.

Verder wordt in dit kader opgemerkt dat bij de monitoring van het spoorvervoer ook wordt gekeken in hoeverre de treinen Warme BLEVE-vrij worden samengesteld. Deze met de sector afgesproken maatregel en toepassing van andere mogelijke risicoreducerende maatregelen zullen bovendien steeds deel uitmaken van de overleggen met de sector die in het kader van beheersing van het basisnet zullen plaatsvinden.

De leden van de CDA-fractie vragen voorts wanneer het convenant warme BLEVE-vrij rijden wordt gesloten. Ook vragen zij of het klopt dat het convenant en dus het vrijstellingsbesluit niet geldt voor de Betuweroute.

De ambitie is om begin mei te komen tot de ondertekening van het Convenant Warme BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen.

Het convenant richt zich primair op het verminderen van risico's op de spoorroutes die door grote steden leiden. De Betuweroute loopt niet door gebieden met hoge bevolkingsconcentraties. Bovendien is die route specifiek voor het goederenvervoer bestemd, heeft het een hoge veiligheidsstandaard en bevat de Betuweroute weinig kruisingen. Hierdoor is het risico van een botsing of ontsporing kleiner dan op het overige gemengde spoorwegnet. In het convenant wordt hierom de Betuweroute specifiek genoemd als een route waar de afspraken om Warme-BLEVE-vrij te rijden niet op van toepassing zijn.

De afspraken in het convenant staan overigens los van de bevoegdheid van de minister van IenM om een routeringsbesluit te nemen of, in het verlengde van zo'n routeringsmaatregel, een vrijstellingsbesluit te nemen. Indien noodzakelijk kan de minister ten aanzien van alle spoorroutes een routeringsbesluit nemen. Zodra zo'n besluit genomen wordt, kan de minister bezien of een vrijstellingsbesluit al dan niet in de rede zal liggen. Gelet op het voorgaande en het ruime risicoplafond zal een routeringsmaatregel voor de Betuweroute niet snel aan de orde zijn. Een vrijstellingsbesluit is dan evenmin aan de orde.

In geval voor de overige spoorroutes een routeringsmaatregel wordt getroffen, kan bij de afweging om wel of geen vrijstellingsbesluit te nemen het convenant wel een rol spelen. Indien mogelijk binnen de risicoplafonds, zullen de vervoerders die het convenant hebben ondertekend en ook naleven vrijgesteld worden van een routeringsbesluit.

5. Effecten, uitvoering en handhaving van het wetsvoorstel

Zowel de leden van de PvdA-fractie als die van de ChristenUnie-fractie hebben gevraagd in hoeverre de gemeenten beschikken over de bevolkingsgegevens en andere rekenbestanden waarmee de basisnetberekeningen zijn uitgevoerd. De leden van de PvdA-fractie vragen ook wie verantwoordelijk is voor de invoer van die gegevens. En de leden van de

ChristenUnie-fractie pleiten er voor dat vóórdat de plafonds wettelijk worden vastgelegd, eventuele onduidelijkheden worden opgelost en gemeenten in staat worden gesteld om te controleren of de aangeleverde bevolkingsgegevens op juiste wijze in de rekenmodellen zijn ingevoerd.

De gemeenten hebben zelf de bouwplannen aangeleverd en zijn in staat gesteld om de bevolkingsgegevens die in het rekenmodel RBM-II zijn ingevoerd ten behoeve van de vaststelling van risicoplafonds te verifiëren. De gemeenten beschikken over RBM-II. De invoer van gegevens is in opdracht van het Rijk uitgevoerd. Onlangs is aan de 25 gemeenten met de hoogste risico's ook het ingevulde rekenbestand toegezonden.

Met IPO/VNG zijn inmiddels afspraken gemaakt dat gemeenten de bevolkingsgegevens kunnen controleren. Voorts zal in overleg met gemeenten nadere afspraken worden gemaakt over de wijze waarop met alle opmerkingen wordt omgegaan.

De leden vragen daarnaast waarom de zogenoemde «hotbox-detectie» in wagons niet verplicht wordt gesteld.

Uit oogpunt van level playing field heeft het de voorkeur de aanwezigheid van hotbox-detectie in spoorwagons op internationaal niveau te regelen. Op nationaal niveau heeft de regering besloten om in elk geval «hotbox-detectors» op strategische lokaties (waaronder alle grensposten) in het gehele Nederlandse spoorwegnet te installeren. Deze installatie zal eind 2012 gereed zijn.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen, onder verwijzing naar artikel 15 van het wetsvoorstel, waarom voor een vijfjaarlijkse monitoring is gekozen. Daarbij merken zij op dat zorgvuldig omgaan met risico's betekent dat potentiële overschrijdingen van risicoplafonds tijdig moeten worden geconstateerd. Deze leden vragen in het verlengde hiervan waarom, net als bij de geluidwetgeving, de (spoor)beheerder niet verantwoordelijk wordt gesteld voor de naleving van het risicoplafond.

Met genoemde leden ben ik eens dat potentiële overschrijdingen van risicoplafonds tijdig moeten worden geconstateerd en zo nodig vooraf moet worden gestuurd op het voorkómen van overschrijdingen. Dit is ook het uitgangspunt van het voorgestelde wettelijke systeem tot beheersing van de plafonds. Monitoring van het vervoer dat daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en het opstellen van trendanalyses op basis van die gegevens vormen daarvoor essentiële elementen.

De in artikel 15 van het wetsvoorstel genoemde termijn ziet op een vijfjaarlijkse cyclus waarin inzicht wordt gegeven in de stand van zaken van het totale basisnet. Monitoren en het opstellen van trendanalyses vinden plaats ten behoeve van dit inzicht. Monitoring van het vervoer over de weg gebeurt met behulp van tellingen door specifiek voor dit doel geschikte mobiele camera's. Elk jaar kan zo een vijfde deel van het wegennet dat deel uit maakt van het Basisnet Weg worden geteld. Voor een volledige telcyclus en dus een volledig inzicht in het Basisnet Weg is in zoverre vijf jaar nodig. Aangezien het wettelijk stelsel van toepassing is op alle drie de modaliteiten, is deze termijn maatgevend geacht.

Dat aldus de wettelijke verplichting ziet op het eens in de vijf jaar bieden van een volledig inzicht in de stand van zaken van het basisnet, laat onverlet dat voormelde monitoring en het opstellen van trendanalyses vaker plaats kan vinden. Voor het monitoren van het vervoer over het spoor en het water zal gebruik worden gemaakt van bestaande systemen die voortdurend het actuele vervoer registreren. Op basis daarvan worden

jaarlijks, indien nodig vaker, rapportages over de omvang van het vervoer opgesteld. Aldus ontstaat voor het spoorvervoer en het vervoer over de binnenwateren jaarlijks – of vaker – een beeld over de vraag in hoeverre de risicoplafonds dreigen te worden overschreden. De verzamelde gegevens kunnen makkelijk worden vergeleken met de vervoerscijfers waarop de risicoplafonds zijn gebaseerd. En indien nodig dienen de rapportages als input voor het risicoberekeningsprogramma RBM-II. Die berekende uitkomsten worden getoetst aan de risicoplafonds.

In de praktijk zal er dan ook jaarlijks worden gerapporteerd door de infrabeheerders over de omvang van het vervoer, zij het dat die jaarlijkse rapportage voor het wegvervoer betrekking zullen hebben op éénvijfde deel van het wegennet. Daarnaast zullen kritische weggedelen waar de risico's het plafond naderen, zo nodig jaarlijks worden geteld.

De infrabeheerders hebben dus een belangrijke taak als het gaat om monitoring, het verkrijgen van de noodzakelijke gegevens om inzicht te krijgen in de vraag in hoeverre risicoplafonds worden of dreigen te worden overschreden. Maar zij zijn in de voorgestelde wettelijke systematiek tot beheersing van de risicoplafonds niet verantwoordelijk gehouden voor naleving van de risicoplafonds. Dit heeft met name te maken met de aard van de risicoplafonds.

Anders dan bij geluid, wordt het risico waar de plafonds betrekking op hebben veroorzaakt door slechts een deel van het vervoer dat over de infrastructuur plaatsvindt; elke wagen maakt geluid, maar niet in elke wagen worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Bovendien wordt de omvang van dit vervoer met name bepaald door (locaties van) vraag en aanbod, waar infrabeheerders in het kader van hun taken geen invloed op kunnen uitoefenen. Ook overigens beschikken infrabeheerders niet of nauwelijks over instrumenten waarmee zij effectief kunnen sturen op het totale vervoer van gevaarlijke stoffen en het totale risico dat daarmee gepaard gaat. Het ligt dan ook niet in de rede hen verantwoordelijk te maken voor naleven van risicoplafonds voor het totale vervoer van gevaarlijke stoffen.

Beheersing van de risicoplafonds, die betrekking hebben op het totale vervoer van gevaarlijke stoffen, vergt een centrale sturing, waarin de verschillende stromen en de bijbehorende locaties van vraag en aanbod integraal met elkaar kunnen worden gezien. Op die manier kan het meest effectief worden ingegrepen, indien nodig.

6. Emplacementen

De leden van de PvdA-fractie, de CDA-fractie, de leden van de fractie van GroenLinks en de leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat emplacementen niet onder het basisnet zijn gebracht, maar dat de veiligheid middels een omgevingsvergunning wordt geregeld. De regering is gevraagd dit nader toe te lichten. Ook vragen de leden van de GroenLinks-fractie of de regering bereid is emplacementen alsnog in het basisnet mee te nemen.

De leden van de CDA-fractie vragen voorts naar de mogelijkheden van de regering om te voorkomen dat verder vervoer van gevaarlijke stoffen vanwege de omgevingsvergunning voor emplacementen wordt verhinderd, ondanks dat het risicoplafond nog niet bereikt is.

In dit kader wijzen de leden van de ChristenUnie-fractie er op dat veel omgevingsvergunningen voor emplacementen nog geactualiseerd moeten worden en dat daarbij dan het nieuwe rekenmodel Safeti-NL moet worden toegepast. Daarnaast moet de herroutering, die het gevolg is van Basisnet Spoor, worden meegenomen. Zij vragen de regering nader in te gaan op deze aspecten.

Spoorwegemplacementen zijn inrichtingen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen veroorzaken. De beoordeling van deze nadelige gevolgen in het kader van een omgevingsvergunning omvat meer aspecten dan externe veiligheid (bijvoorbeeld geluid en bodem). Aspecten die, ten behoeve van een zorgvuldige beoordeling van de nadelige gevolgen van de betrokken inrichting, niet los van elkaar kunnen worden gezien.

Bovendien dient een integrale beoordeling van genoemde aspecten, die met name betrekking hebben op de lokale fysieke leefomgeving, bij uitstek op lokaal niveau plaats te vinden. Dit is ook het uitgangspunt van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, waarbij de bevoegdheid voor de beoordeling van alle omgevingsaspecten in beginsel bij het lokale bestuur is neergelegd.

Ik zie geen aanleiding om in het kader van basisnet aan dit uitgangspunt van integrale afweging op lokaal niveau te tornen.

Daarbij merk ik op dat uit onderzoek van Prorail in 2011 (zie ook kamerstuk 30 373, nr. 43) blijkt dat tot 2020 de emplacementen voldoende risicoruimte bieden om het basisnet – en de in dat kader afgesproken routing – te accommoderen. Tot 2020 zijn de emplacementen geen «bottlenecks» in het basisnet. Weliswaar zijn extra vervoerstromen rond de emplacementen Venlo en Sittard-Geleen punt van onderzoek, maar dit onderzoek is niet vanwege basisnet gestart. Het is het gevolg van een lokale behoefte aan het vervoer van meer brandbare gassen. De studie richt zich op de vraag of zondermeer aan die behoefte kan worden voldaan, gegeven de voor het emplacement Venlo vergunde risicoruimte, en of aanvullende (veiligheids)maatregelen de toegenomen vervoersvraag mogelijk maken. Zonder het basisnet zou dit vraagstuk ook aan de orde zijn geweest.

Wat betreft het nieuwe rekenmodel Safeti-NL merken de leden van de ChristenUnie-fractie terecht op dat dit model een scherper risicobeeld geeft dan voorheen. Althans, voor zover de kans op ongevallen uit het vigerende rekenmodel gehanteerd wordt. Maar de indruk bestaat dat met de nieuwe inzichten de kans op een aantal specifieke ongevallen zal veranderen. Alsdan zal het risicobeeld niet wezenlijk verschillen. Een groter effect met Safeti-NL in combinatie met een kleinere kans op een ongeval kan dan immers ook leiden tot een kleiner risico. Omdat het inzicht op dit punt nog niet volledig is, is Safeti-NL nog niet het voorgeschreven rekenmodel voor emplacementen maar kan desgewenst door het bevoegd gezag wel gehanteerd worden. Zij het met de kanttekening dat met het gebruik van de vigerende kanscijfers, die nog niet zijn aangepast aan de nieuwe inzichten, de risico's mogelijk conservatief worden uitgerekend. Formele implementatie van het nieuwe Safeti-NL model kan als het inzicht in de nieuwe kanscijfers beschikbaar is en de beleidsconsequenties daarvan ook afgewogen zijn.

In geval een in de toekomst te verlenen emplacementensvergunning alsnog een volledig en goed gebruik van de risicoplafonds op de doorgaande baan blijkt te belemmeren, zal overleg plaatsvinden met de betrokken gemeente, ProRail en de vervoerssector. Gezamenlijk zal dan bezien worden op welke wijze, gegeven de lokale situatie, tegemoet kan worden gekomen aan de ruimtelijke wensen, de vervoersbehoeften en de belangen van veiligheid.

Wat een wettelijke mogelijkheid tot ingrijpen betreft, wordt gewezen op het wetsvoorstel «Revitalisering generiek toezicht» (kamerstukken 32 389) dat recentelijk door de Tweede Kamer is aangenomen. Met dat wetsvoorstel worden specifieke instrumenten van interbestuurlijk toezicht, waaronder die thans nog is opgenomen in de Wet algemene bepalingen

omgevingsrecht, geschrapt en wordt een algemeen toezichtregime, opgenomen in de Gemeentewet.

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts of het groepsrisico met betrekking tot emplacementen wel op hetzelfde niveau is als het groepsrisico in het basisnet.

Het groepsrisico maakt deel uit van het Externe Veiligheid-beleid, zoals dat in verschillende onderdelen van het omgevingsrecht wordt gehanteerd. Daarbij wordt getoetst aan een oriëntatiewaarde. Een toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt bij voorkeur voorkomen, maar indien nodig kan dit worden geaccepteerd, mits goed gemotiveerd en deugdelijk verantwoord.

Dit EV-beleid vormt het uitgangspunt van het basisnet, maar is ook de basis bij de EV-beoordeling van een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een emplacement op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. In zoverre is het basisnet dus op dezelfde GR-uitgangspunten gebaseerd als die worden betrokken bij verlening van een emplacementvergunning.

De daadwerkelijke concrete beoordeling van het groepsrisico zal wel afwijken. Het basisnet heeft betrekking op het doorgaande treinverkeer en het daarmee gepaard gaande risico. Terwijl bij verlening van een emplacementvergunning gekeken wordt naar het mogelijke risico van bijvoorbeeld rangeerhandelingen.

Daarbij komt voorts dat er bij de totstandkoming van basisnet voor is gekozen om een scheiding te maken tussen het vervoersaandeel in het groepsrisico en het RO-deel van het groepsrisico. Een dergelijke scheiding is niet aan de orde bij de EV-beoordeling van een emplacementvergunning.

De uitwerking van de groepsrisico-beoordeling bij basisnet wijkt dus af van die bij de verlening van emplacementvergunningen. Maar de uitgangspunten, waaronder de oriëntatiewaarde als ijkpunt, zijn gelijk.

7. Regionaal

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan aangeven wanneer de toegezegde berekening van de Robel-lijn (zuidtak van de Betuweroute) en van een noordtak van de Betuweroute aan de Kamer wordt voorgelegd. Deze leden vragen of de aanleg van deze noord- en zuidtak niet de enige mogelijkheid is om een volwaardig basisnet te creëren, waarbij de vele woongebieden langs de IJssellijn en Twentelijn en plaatsen met woon- en werklocaties pal langs het spoor in plaatsen als Dordrecht, Zwijndrecht, Moerdijk en Tilburg definitief worden verlost van goederenvervoer met risico's.

De studie naar het lange termijn perspectief van het goederenvervoer per spoor (waarin ook naar een RoBel-lijn en een Noordtak Betuweroute wordt gekeken) wordt uitgevoerd in het kader van PHS; deze studie wordt in de komende maanden afgerond.

Benadrukt wordt dat de aanleg van nieuwe spoorlijnen niet nodig is om een volwaardig basisnet te creëren. Ook zónder extra spoorlijnen is het basisnet, zoals dat met alle betrokkenen is afgesproken en zal worden vastgesteld, volwaardig. Voor alle spoorlijnen kan gekomen worden tot een duurzaam evenwicht tussen de bij het basisnet betrokken belangen van vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in de nota n.a.v. het verslag staat dat bij de totstandkoming van het basisnet voor de vervoerstroombaan van gevaarlijke stoffen tussen Weesp en Zwolle rekening is gehouden met gebruik van beide mogelijke routes: Flevolijn/Hanzelijn en Gooilijn/Veluwelijn. Zij vragen of daarmee dus meer risicoruimte is gecreëerd dan noodzakelijk is. Genoemde leden vragen om een duidelijke keuze voor het gevaarlijk vervoer over het spoor tussen Weesp en Zwolle. Volgens genoemde leden betekent dit dat met ingang van 2015/2016 één van de plafonds moet worden verlaagd op zodanige manier dat er geen dubbeltelling meer plaatsvindt.

De Hanzelijn is vanaf eind 2012 beschikbaar voor reizigerstreinen, maar nog niet voor goederentreinen. Dit omdat op de aansluitende Flevolijn dan nog onvoldoende capaciteit voor dat vervoer beschikbaar is. Naar verwachting wordt de route via de Flevolijn en Hanzelijn niet vóór 2016 opengesteld voor het goederenvervoer. Om de ontsluiting van Noord-Nederland zowel vóór als na die openstelling mogelijk te houden, is besloten om op beide spoorroutes risicoruimte te creëren. Als de Hanzelijn vol in gebruik is, ook voor goederenvervoer, wordt op basis van de dan beschikbare gegevens over gerealiseerd en verwacht vervoer van gevaarlijke stoffen bezien hoe de risicoplafonds op beide routes aangepast kunnen worden. Deze aanpassing geschiedt op de wettelijk voorgeschreven wijze. Te zijner tijd zal het voornemen hiertoe dus, conform artikel 18 van het wetsvoorstel, aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.

Genoemde leden constateren voorts dat de regering van mening is dat er nog andere elementen dan externe veiligheid een rol kunnen spelen in de afweging van het te kiezen tracé. Deze leden vragen welke elementen dit dan zijn.

De procedure om te komen tot wijziging of aanleg van een tracé is beschreven in de Tracéwet. Een tracébesluit, dat zowel een beschrijving van de ligging van het tracé bevat alsmede de noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen, is het resultaat van een afweging van tal van belangen en (milieu)aspecten. Niet alleen externe veiligheid, maar ook trillinghinder, geluidhinder en luchtkwaliteit spelen een rol. Ook de financiële uitvoerbaarheid en bijvoorbeeld het verkrijgen van de noodzakelijke vergunningen zijn relevante aspecten in die afweging. Het tracébesluit wil een afweging van alle relevante belangen zijn om de voorgenomen fysieke ingreep te kunnen motiveren.

Ook vragen deze leden of de regering onderschrijft dat de Hanzelijn en de Flevolijn veel beter ingericht zijn voor vervoer van gevaarlijke stoffen omdat er in het geheel geen sprake is van overwegen en omdat er met het oog op calamiteiten ruimtevrage voorzieningen voor de bereikbaarheid van de spoorbaan zijn opgenomen? Deze leden vragen daarom of de regering bereid is geen vervoer van gevaarlijke stoffen meer toe te laten op de Veluwelijn zodra de Hanzelijn in gebruik is genomen en welke toezeggingen hieromtrent in het verleden zijn gedaan richting gemeenten langs de Veluwelijn zoals Elburg.

Genoemde leden meenden voorts dat binnen het voorkeursbesluit PHS al is besloten om al het goederenvervoer tussen Weesp en Zwolle in de toekomst te laten rijden via de Flevolijn, maar krijgen de indruk dat de regering hier nu van terugkomt en vragen wat hiervan de reden is. Zij vragen welke afspraken en toezeggingen er zijn gedaan aan gemeenten langs de Gooilijn en Veluwelijn met betrekking tot de omvang van het toekomstige goederenvervoer van en naar Zwolle.

In het in 2003 ten behoeve van de aanleg van de Hanzelijn opgestelde Tracébesluit is besloten dat het goederenvervoer naar Noord-Nederland in de toekomst over de Flevolijn en de daarop aansluitende Hanzelijn zal rijden. Dit mede op grond van vergelijkende risico analyses (tussen de route via de

Gooi-/Veluwelijn en de route via de Flevo-/Hanzelijn) die in de Milieu effectrapportage voor de Hanzelijn zijn opgenomen. Bij de aanleg en uitrusting van de Hanzelijn is daarmee dan ook rekening gehouden.

De regering komt niet terug op dat besluit, maar dit kan pas geëffectueerd worden als naast de Hanzelijn ook de Flevolijn voldoende capaciteit heeft voor de goederentreinen. Dat zal de eerste jaren na openstelling van de Hanzelijn (eind 2012) nog niet het geval zijn; naar verwachting kan dat vanaf 2015 à 2016 wel.

De regering heeft hierover geen toezeggingen aan de betrokken gemeenten gedaan. Niettemin kan de regering zich voorstellen dat deze vertraging teleurstellend is voor gemeenten langs de Gooi- en Veluwelijn.

Ook vragen deze leden wat het toch laten rijden van goederentreinen betekent voor de groei ruimte van het personenvervoer tussen Utrecht, Amersfoort en Zwolle. De leden vragen hoe het staat met de besluitvorming van het project Randstadspoor Utrecht-Harderwijk, of het juist is dat er nog geen besluit is over dit project als gevolg van capaciteitsknelpunten en welke rol de discussie over goederenvervoer daarin speelt.

Zoals hierboven is opgemerkt zullen naar huidige verwachting tot circa 2016 nog goederentreinen over de Gooilijn en de Veluwelijn rijden. Dit heeft echter geen gevolgen voor het reizigersverkeer op de betreffende spoorlijnen.

Over het Randstadspoorproject Utrecht – Harderwijk wordt in de loop van 2012 besluitvorming verwacht; het goederenvervoer speelt geen rol in de discussie die daarover gevoerd wordt.

De vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie of de regering bekend is met de analyse van het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA), kan ik bevestigend beantwoorden. Deze zienswijze zal in het kader van PHS worden meegenomen.

Met betrekking tot de vraag van deze leden over het gevaarlijk transport via de Betuweroute richting Duitsland in plaats van via de genoemde lijnen langs onder meer Arnhem, Dieren en Zutphen, merk ik het volgende op.

Voor basisnet is van belang dat als uitgangspunt is gehanteerd dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de Betuweroute. Voor transporten met een herkomst of bestemming in Scandinavië, Hannover, Berlijn en Polen is echter de spoorroute via Arnhem, Zutphen, Hengelo en Oldenzaal/grens de kortste route, die – mede om veiligheidsredenen – dus bij voorkeur gevolgd wordt.

Voor basisnet is onderzocht in welke mate de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen aanvaardbaar zijn in relatie tot de bebouwde omgeving. In de afgelopen jaren zijn in het kader van basisnet onderzoeken uitgevoerd om te bezien of vervoersstromen van gevaarlijke stoffen van weg en spoor geaccommodeerd kunnen worden door vervoer over water. Dit is tot dusver niet haalbaar gebleken. In het bestuurlijk overleg van juli 2010 is afgesproken om het door het bedrijfsleven gewenste vervoer over de grensovergang Oldenzaal deels mogelijk te

maken. Daarbij is ook rekening gehouden met de situatie in Duitsland. In overleg met de regio is vervolgens binnen bestuurlijke randvoorwaarden – en op basis van een afweging tussen de in basisnet van belang geachte belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ontwikkelingen – bepaald welk vervoer op IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht.

In reactie op de vraag van deze leden naar de door RONA geconstateerde onvolledigheid van de Risicokaarten, wordt opgemerkt dat gemeenten zelf verantwoordelijk zijn voor het opgeven van kwetsbare objecten in de Risicokaart.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het juist is dat de omvang van het aantal ketelwagons door de kern Zevenbergen tijdens het ontwerpen van het basisnet meerdere malen is opgehoogd en dat die extra toename alleen nodig is om de rijrichting van de locomotief te veranderen waardoor de goederentreinen met gevaarlijke stoffen tweemaal de kern Zevenbergen passeren? Zij vragen een reactie op de mededeling van de gemeente Moerdijk dat geen enkel overleg is geweest met deze gemeente over de vraag of dit wel past binnen de vergunning van het emplacement Lage Zwaluwe. Is er inmiddels een nieuwe Kwalitatieve Risico Analyse gedaan voor dit emplacement?

In de totstandkoming van het Basisnet Spoor zijn diverse varianten de revue gepasseerd voordat tot een definitief ontwerp is gekomen. Elke nieuwe ontwikkeling is open met de betrokken gemeente besproken. De belangrijkste aanpassing van de hoeveelheden, die als uitgangspunt voor de vast te stellen risicoplafonds zijn gehanteerd, was het gevolg van de keuze om de Brabantroute zoveel mogelijk te ontzien en dit vervoer zoveel mogelijk via de Betuweroute af te wikkelen.

Wat de situatie bij Lage Zwaluwe betreft, is in het emplacementenonderzoek van ProRail in 2011 opgemerkt dat de capaciteit op het emplacement Roosendaal onvoldoende is om het zogenoemde «kopmaken» (het veranderen van de rijrichting van de locomotief) mogelijk te maken. Het beste alternatief was om deze handeling te laten plaatsvinden in Lage Zwaluwe. ProRail heeft gezien of daarvoor voldoende risicoruimte op het emplacement Lage Zwaluwe aanwezig is. ProRail heeft hierover geen overleg gevoerd met de gemeente Moerdijk.

Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie waarom er geen compenserende maatregelen worden getroffen ten aanzien van de brandweezorg en rampenbestrijding van alle gecumuleerde risico's in de gemeente Moerdijk. Klopt het dat andere gemeenten in de regio hiervoor wel zijn gecompenseerd? Deze leden vragen naar mogelijke maatregelen om het groepsrisico in Moerdijk na 2020 aanvaardbaar te maken.

Ruim voor de totstandkoming van het basisnet heeft het Rijk eenmalig geld uitgetrokken voor het aanbrengen van extra voorzieningen ten behoeve van het optreden van de brandweer bij calamiteiten in de gemeenten in Nederland met de op dat moment hoogste groepsrisico's. De gemeente Moerdijk viel daar niet onder. Het ging om de gemeenten Roosendaal, Tilburg, Eindhoven, Dordrecht en Rotterdam.

Na invoering van het basisnet is de veiligheidssituatie in Moerdijk verbeterd. Dit komt omdat een aantal spoormaatregelen genomen is: het aanleggen van automatische treinbeïnvloedingsstelsel (Atb-vv) en het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen. Het groepsrisico in de gemeente Moerdijk blijft hierdoor ruim onder de oriëntatiewaarde (0,41). Er is daarom geen noodzaak om verdere maatregelen te treffen.

Met betrekking tot de vraag van deze leden naar een indicatie van de kosten van realisatie van de Verbinding Zeeland Antwerpen (VEZA-spoorbrug), wordt vooropgesteld dat het basisnet zich beperkt tot de bestaande infrastructuur. Een concrete kostenraming is voor een dergelijke spoorverbinding niet beschikbaar.

Voor zover de leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de overschrijding van de oriëntatiewaarde in Dordrecht en Zwijndrecht naar mogelijk risicoreducerende maatregelen wordt opgemerkt dat de risico's tussen Dordrecht en Roosendaal door de generieke maatregelen die in het kader van basisnet zijn afgesproken en zullen worden getroffen, al sterk is afgenomen.

Voorts wordt opgemerkt dat is bezien in hoeverre aanvullende «Alles uit de kast»-maatregelen aldaar mogelijk zijn. Zoals aan het begin van deze nota in reactie op eerdere vragen van deze leden is opgemerkt, zijn hieromtrent afspraken met de betrokken gemeenten gemaakt. Ik zie geen aanleiding om de verkenning naar de RoBel-lijn te vervroegen.

8. Overig

Met betrekking tot de vraag van de leden van de VVD-fractie inzake de opmerkingen en conclusies uit het rapport Wissel op de Toekomst (Kamerstuk 32 707, nr. 9), de technische kwaliteit van het spoor en de uitrol van een nieuw beveiligingssysteem, wordt het volgende opgemerkt.

De technische kwaliteit van het spoor voldoet aan de daarvoor gestelde wettelijke eisen. In het kader van basisnet worden 350 seinen in het spoorwegnet voorzien van ATB-Vv om rijden door rood sein uit te sluiten. Het gaat om seinen die staan op locaties (de meeste in stationsgebieden) waar het rijden door een rood sein een kans geeft op een flankbotsing met een trein die gevaarlijke stoffen vervoert. Uitrol van een geheel nieuw beveiligingssysteem is voor basisnet niet nodig.

De leden van de SP-fractie hebben bij het internationale petrochemische bedrijf SABIC een interessante techniek gezien die risico's op het spoor aanzienlijk kunnen verminderen, de crashbuffers. Zij vragen hoe de regering die techniek beoordeelt en welke mogelijkheden de regering ziet voor een verplichting daartoe in nationaal en in Europees verband?

Het veiligheidseffect van de crashbuffer wordt momenteel onderzocht in het kader van een studie naar mogelijke kansrijke veiligheidsmaatregelen voor het spoorvervoer. Aan het eind van dit jaar zijn de uitkomsten van het onderzoek bekend. Dan kan daar meer over gemeld worden.

Uit oogpunt van level playing field heeft het de voorkeur om een eventuele verplichting van gebruik van crashbuffers in Europees verband aan te gaan.

In reactie op de vraag van de leden van de fractie van GroenLinks of het wetsvoorstel is getoetst en eventueel is aangepast aan Europese regels, wordt opgemerkt dat bij de totstandkoming van het wetsvoorstel zorgvuldig is bezien met welke Europese regels rekening dient te worden gehouden. Het wetsvoorstel is ook op ambtelijk niveau besproken met de Europese Commissie.

Gebleken is dat er geen Europese regels zijn die betrekking hebben op vaststelling van risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen langs infrastructuur. Bij de in het wetsvoorstel opgenomen bevoegdheden tot het nemen van een routeringsmaatregel is het Europees recht wel aan de orde. De Europese richtlijn inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen

over land (2008/68/EG) biedt expliciet de mogelijkheid tot het routeren van gevaarlijke stoffen. Voorts zal, zowel bij de toepassing van deze routeeringsbevoegdheid als bij het onderzoek naar andere mogelijke maatregelen, telkens aandacht moeten worden besteed aan het Europese recht inzake de vrije markt.

In het verlengde hiervan wordt overigens gewezen op de bevoegdheid tot het nemen van een vrijstellingsbesluit in geval een routeeringsmaatregel wordt getroffen. Daarmee kan bijvoorbeeld worden voorkomen dat vervoerders worden getroffen door de routeeringsmaatregel, terwijl zij juist risicoreducerende maatregelen hebben getroffen. Dit idee sluit goed aan bij het Europese uitgangspunt van proportionaliteit.

Tenslotte vragen de leden van de ChristenUnie-fractie aandacht voor de tijd die nodig is ter voorbereiding voor de jaardiensten en capaciteitsverdelingen, met name bij internationaal vervoer. Aangezien spoorgoederenvervoerders uiterlijk 9 april aanstaande hun dienstregelingen voor 2013 moeten indienen bij ProRail en Keyrail en zij nog geen aangepaste procedures hebben gekregen voor de situatie na invoering van het basisnet, pleiten genoemde leden er voor om 2013 als overgangsjaar te gebruiken en in nauw overleg met de sector (infrabeheerders, vervoerders en verladers) te bezien wat haalbaar en betaalbaar is.

Zoals eerder is gemeld in reactie op vragen van de leden van de CDA-fractie, voorziet het in het wetsvoorstel basisnet opgenomen systeem niet in een «verdeling vooraf» van de beschikbare risicoruimte onder de verschillende vervoerders. Dat betekent dat ProRail bij de verdeling van capaciteit de aanvragen niet behoeft te toetsen aan de in basisnet vast te stellen risicoplafonds en dus niet hoeft te vragen naar specifieke voornemens van de vervoerder t.a.v. bijvoorbeeld de verwachte omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen. In zoverre kunnen de dienstregelingen op dezelfde wijze plaatsvinden als thans reeds het geval is.

In geval de wet basisnet op 1 januari 2013 in werking treedt, moet op grond van artikel 15 uiterlijk 1 januari 2015 voor het eerst onderzocht zijn of er op het hele basisnet sprake is van een (dreigende) overschrijding van risicoplafonds. De resultaten van dit onderzoek en het eventuele onderzoek naar mogelijke maatregelen zullen vermeld worden in een verslag aan de Tweede Kamer. Deze aanloopperiode van twee jaar tussen het tijdstip van inwerkingtreding van de wet en het tijdstip waarop het onderzoek naar mogelijke overschrijdingen voor de eerste keer moet zijn afgerond, geeft mij de gelegenheid om het systeem van monitoring en onderzoek op basis van praktijkervaringen in te regelen en geeft ruimte voor overleg met de sector over oorzaken van (dreigende) overschrijdingen en over mogelijke oplossingen.

Dat wil echter niet zeggen dat ik tot eind 2014 zal wachten alvorens te toetsen of het daadwerkelijk gerealiseerde en het in de komende jaren verwachte vervoer onder de risicoplafonds blijft. De inzet is van meet af aan dat risicoplafonds niet worden overschreden. Daarom zullen de vervoersontwikkelingen al in 2012 en vervolgens in 2013 worden gemonitord. Op die manier kan tijdig inzicht worden verkregen in een dreigende overschrijding én kan daarover direct overleg plaatsvinden met de sector.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus